



Aan

Minister

nota

Beslisnota Verhoging maximumsnelheid 130 km/u
ondertekenen 3 verkeersbesluiten

TER BESLISSING

Datum

21 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/78424

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Beslistermijn

02-04-2025

Bijlage(n)

4

Aanleiding

In december 2024 heeft u voor drie trajecten ontwerp-verkeersbesluiten ondertekend voor het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u overdag. De inzage procedure (22 januari t/m 4 maart 2025) van deze trajecten is afgerond en de nota van antwoord is gereed. De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van de besluiten. U kunt de drie definitieve verkeersbesluiten ondertekenen. Spoedig na deze nota ontvangt u ook een Tweede Kamerbrief, maar vanwege de snelheid informeren we u eerst over deze verkeersbesluiten.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om:

- Instemmen met de nota van antwoord.
- Akkoord te gaan met de definitieve verkeersbesluiten voor de volgende trajecten en deze te ondertekenen
 - A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug.
 - A7 Afsluitdijk tussen Stevin sluizen en Lorentzsluizen.
 - A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland.

Kernpunten

De drie ontwerp-verkeersbesluiten zijn op 21 januari 2025 gepubliceerd in de Staatscourant en hebben van 22 januari tot en met 4 maart 2025 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder zienswijzen indienen. In totaal zijn 22 zienswijzen met 78 argumenten op de ontwerpbesluiten ingediend. Veel insprekers vinden de verhoging van de maximumsnelheid op de onderhavige wegtrajecten onwenselijk, maar brengen geen onjuistheden naar voren over de uitgevoerde onderzoeken voor de verkeersbesluiten. Eén inspreker is het volledig eens met de invoering van de verhoging van de maximumsnelheid. In de nota van antwoord is een reactie op de zienswijzen gegeven. De ingediende zienswijzen hebben niet tot aanpassing van de onderzoeken of de verkeersbesluiten geleid. De drie definitieve verkeersbesluiten kunnen door u ondertekend worden.

Na ondertekening zullen de drie verkeersbesluiten op maandag 14 april in de Staatscourant worden gepubliceerd. Na publicatie treden de besluiten direct in werking. De bebording kan direct na inwerkingtreding van de definitieve besluiten worden aangepast. Na aanpassing van de bebording geldt op de trajecten een

maximumsnelheid van 130 km/u overdag. Rijkswaterstaat zorgt ervoor dat de bebording op alle drie de trajecten in de week van 14 april zal worden aangepast.

Tegen de verkeersbesluiten kan beroep ingesteld worden. De beroepstermijn is zes weken en loopt van 15 april tot en met 26 mei 2025. Indien er geen beroep wordt ingediend, worden de besluiten onherroepelijk na het verstrijken van de beroepstermijn.

Juridische risico's stikstof

Uitspraak Raad van State (RvS) over intern salderen

- Op 18 december 2024 deed de RvS een uitspraak met betrekking tot 'intern salderen' (de zgn. Rendac-uitspraak). Als gevolg van deze uitspraak zijn niet alleen de regels voor intern salderen strenger geworden maar riep de uitspraak ook de vraag op of de opzet van de natuuronderzoeken voor de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur aangepast moet worden. Omdat de beslisnota ter ondertekening van de drie ontwerp-verkeersbesluiten (IENW/BSK-2024/368274) is opgesteld vóór de RvS uitspraak, is de betreffende RvS-uitspraak in december alleen mondeling toegelicht.

Toelichting:

- Bij projecten ten aanzien van wegen – zoals verhoging van de maximumsnelheid – is de bestaande werkwijze om te kijken naar de verandering in stikstofdepositie als gevolg van de aanpassingen aan de infrastructuur.
- De uitspraak van de RvS gaat over bedrijven met een natuurvergunning of milieutoestemming (bijvoorbeeld een melkveehouderij met een natuurvergunning voor een stal met 100 koeien). Als een dergelijk bedrijf bijvoorbeeld wil uitbreiden, moet volgens de RvS in een voortoets niet alleen het effect van de wijziging, maar de depositie van de volledige nieuwe situatie (inclusief de delen die niet wijzigen – in bovenstaand voorbeeld dus de bestaande melkveehouderij) worden beoordeeld.
- Dat roept de vraag op of in de onderzoeken naar de gevolgen van verhoging van de maximumsnelheid wellicht óók naar de stikstofdepositie van de volledige weg gekeken moet worden, inclusief de delen die niet wijzigen als gevolg van het verkeersbesluit.

- Inmiddels hebt u ingestemd met de lijn dat op grond van de uitspraak geen directe aanleiding bestaat bij infra-projecten de werkwijze aan te passen (zie: IENW/BSK-2025/34751). Er kan immers worden betoogd dat bij verhoging van de maximumsnelheid geen sprake is van intern salderen en de opzet van de natuuronderzoeken als gevolg van de Rendac-uitspraak niet gewijzigd hoeft te worden.
- Hoewel deze lijn logisch en verdedigbaar is, staat niet op voorhand vast dat deze juridisch stand zal houden bij de Raad van State. Naar verwachting zullen er op korte termijn uitspraken komen waarbij de nieuwe lijn van de Afdeling verder verduidelijkt zal worden aan de hand van verschillende type besluiten, waaronder besluiten over infra-projecten. Zo worden in Q1/Q2 2025 rechterlijke uitspraken verwachten over:
 - het tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht;
 - een handhavingszaak over een verkeersbesluit uit 2016 waarmee de maximumsnelheid destijds werd verhoogd naar 130 km/uur;Deze uitspraken kunnen ertoe leiden dat de huidige werkwijze voor de gebruikte natuuronderzoeken alsnog moet worden aangepast.

Ecologische beoordeling - geen natuurvergunning

- In de voortoetsen voor de drie verkeersbesluiten is door een onafhankelijk ecooloog geconcludeerd dat de verhoging van de maximumsnelheid overdag naar 130 km/u:
 - *geen significante gevolgen* heeft voor Natura 2000-gebieden.

Datum

21 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/78424

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

4

- daarmee geen Natura 2000-activiteit is en er *geen Omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit nodig* (=natuurvergunning) is.
- Hoewel deze conclusie van de ecologische beoordeling wordt gedeeld door de ecologen van IenW is onzeker of de Raad van State de onderbouwing voldoende zal vinden.
- Partijen kunnen een verzoek om handhaving indienen bij LVVN vanwege het ontbreken van een 'natuurvergunning'. Een eventuele afwijzing hiervan kan in een beroepsprocedure worden aangevochten en zal door LVVN moeten worden verdedigd, in eerste instantie bij de rechtbank en in eventueel hoger beroep bij de Raad van State.
 - Hierbij bestaat het risico dat de Raad van State de onderbouwing onvoldoende vindt en bijvoorbeeld concludeert dat significante gevolgen niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, waardoor wél een 'natuurvergunning' nodig is.
 - Deze natuurvergunning kan dan alsnog bij de Staatssecretaris van LVVN worden aangevraagd. De doorlooptijd hiervan bedraagt naar verwachting 6 tot 12 maanden. De kans bestaat dat er aanvullend onderzoek dan wel aanvullende maatregelen nodig zullen zijn.
- In het geval de Staatssecretaris van LVVN op basis van de ecologische beoordeling een 'natuurvergunning' verleent, kunnen partijen beroep indienen bij de rechtbank en hoger beroep bij de RvS. De Staatssecretaris van LVVN zal dan de vergunning moeten verdedigen.
- Een eventueel bezwaar kan gepaard gaan met een zogenaamd verzoek om voorlopige voorziening; hiermee kan de werking van een verkeersbesluit (gedeeltelijk) door de voorzieningenrechter worden geschorst en zou de aangepaste bebording eventueel weer terug moeten worden geplaatst.

Datum

21 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/78424

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

4

Relatie met de Greenpeace-uitspraak en een eventueel hoger beroep

- Na vaststelling van de drie ontwerp-verkeersbesluiten heeft de rechtbank Den Haag op 22 januari 2025 uitspraak gedaan in de zaak die Greenpeace aanspande tegen de Nederlandse Staat. In deze uitspraak beveelt de Rechtbank de Staat om uiterlijk in 2030 32% extra oppervlakte van de habitattypen op de 'Urgente Lijst' onder de KDW te brengen.
- (proces)belang van de staat
[Redacted text block]
- Hoewel de geringe depositiebijdrage als gevolg van de drie verkeersbesluiten de opgave om te voldoen aan het bevel uit de Greenpeace-uitspraak niet wezenlijk vergroot, kan verhoging van de maximumsnelheid als argument gebruikt worden om te stellen dat het kabinet niet alles in het werk stelt om aan dit bevel te voldoen, maar juist maatregelen treft die een depositietoename met zich meebrengen in plaats van de benodigde depositieafname.

Belangenafweging verkeersbesluit

- De wettelijke grondslag voor de drie verkeersbesluiten is de Wegenverkeerswet. Deze wet geeft een beperkt aantal grondslagen waarop een verkeersbesluit gebaseerd mag worden, bijvoorbeeld het

voorkomen en beperken van hinder voor het milieu of het zoveel als mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer (i.c. reistijdverkortung).

- Bij de oorspronkelijke verhoging van de snelheid van 120 naar 130 km/u in 2012 is ook op een drietal trajecten (A12 Voorburg in Den Haag, A13 Overschie in Rotterdam en A10 West in Amsterdam) de snelheid verhoogd van 80 naar 100km/u. Eerder was daar de snelheid verlaagd van 100 naar 80km/u vanwege de slechte luchtkwaliteit ter plaatse. De wettelijke grondslag voor de verhoging naar 100km/u was toen het zoveel als mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
- Van de drie verkeersbesluiten zijn er twee vernietigd (A13 Overschie en A10 West) door de rechter vanwege onjuiste belangenafweging. De voordelen van het verkeersbesluit (vrijheid van het verkeer) waren naar het oordeel van de rechter marginaal terwijl er wel nadelen op met name het gebied van de luchtkwaliteit en geluid zouden ontstaan, hoewel deze binnen de wettelijke normen bleven. De rechter was met name kritisch over het feit dat de snelheidsverhoging de luchtkwaliteit slechter maakte terwijl de snelheidsverlaging juist was ingesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren.
- (proces)belang van de staat

Datum

21 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/78424

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Aan

Minister

Bijlage(n)

4

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Informatie onder het kopje juridische risico's kan niet openbaar gemaakt worden.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Verkeersbesluit A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug	
2	Verkeersbesluit A7 Afsluitdijk tussen Stevinsluizen en Lorentzsluizen	
3	Verkeersbesluit A7 tussen aansluiting Winschoten en de grens met Duitsland	
4	Nota van antwoord	



TER BESLISSING

Datum

24 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/74141

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Beslistermijn

28-03-2025

Bijlage(n)

11

Aan

Minister

nota

Verhoging maximumsnelheid 130 km/u ondertekenen
ontwerp-verkeersbesluit A37

Aanleiding

In de eerste batch voor verhoging van de maximumsnelheid zaten vier trajecten (de A6, A7 Afsluitdijk, A7 Winschoten – Duitse grens en A37). In december 2024 heeft u ontwerp-verkeersbesluiten voor het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u ondertekend voor drie van deze trajecten.

De onderzoeken voor het vierde traject, de A37, zijn inmiddels afgerond. De maximumsnelheid kan hier verhoogd worden naar 130 km/u overdag en u kunt voor dit traject het ontwerp-verkeersbesluit ondertekenen.

Tegelijkertijd is de afgelopen tijd gewerkt aan het verwerken van de ingediende zienswijzen op de drie eerder door u getekende ontwerp-verkeersbesluiten. Over het definitief vaststellen van deze drie verkeersbesluiten, het aanpassen van de bebording, de communicatie en het sturen van een Kamerbrief hierover wordt u spoedig separaat geïnformeerd. Om ook de snelheid in dit vierde traject te houden ontvangt u deze nota vooruitlopend daarop.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om:

- Kennis te nemen van de resultaten van de A37 detailonderzoek en het ontwerp-verkeersbesluit.
- Kennis te nemen van de benoemde juridische risico's in deze nota m.b.t. stikstof en de belangenafweging van het verkeersbesluit.
- Akkoord te gaan met het nemen van de voorgestelde verkeersveiligheidsmaatregelen op het traject A37 ter waarde van €2.7mln.
- Akkoord te gaan met het A37 ontwerp-verkeersbesluit en deze te ondertekenen.

Kernpunten

De afgelopen periode zijn de detailonderzoeken afgerond voor het vierde traject, de A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer. Hierbij is onder andere gekeken naar de aspecten stikstof, geluid, luchtkwaliteit, klimaat en verkeersveiligheid. Voor dit traject is een ontwerp-verkeersbesluit opgesteld waarin de verschillende belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Het ontwerp-verkeersbesluit kan door u ondertekend worden.

Traject	Lengte
A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer	Ca. 31 km

Dit is de lengte in totaal voor beide rijrichtingen. Als in deze kolom 31 km lengte is opgenomen, dan wordt de snelheid verhoogd op ca.15.5 kilometer in rijrichting A en ca. 15.5 km in rijrichting B (in totaal dus ca. 31 km)

Vervolg en planning

Het ontwerp-verkeersbesluit wordt na ondertekening op 15 april in de Staatscourant gepubliceerd en 16 april ter inzage gelegd, zodat een ieder met een zienswijze op het ontwerpbesluit zes weken de tijd heeft om te reageren. Na het verwerken van de ingediende zienswijzen zal het definitieve verkeersbesluit ter vaststelling worden aangeboden. Nadat het definitieve verkeersbesluit is vastgesteld zal de bebording zo snel mogelijk worden aangepast. Hieronder treft u een indicatieve planning.

Datum

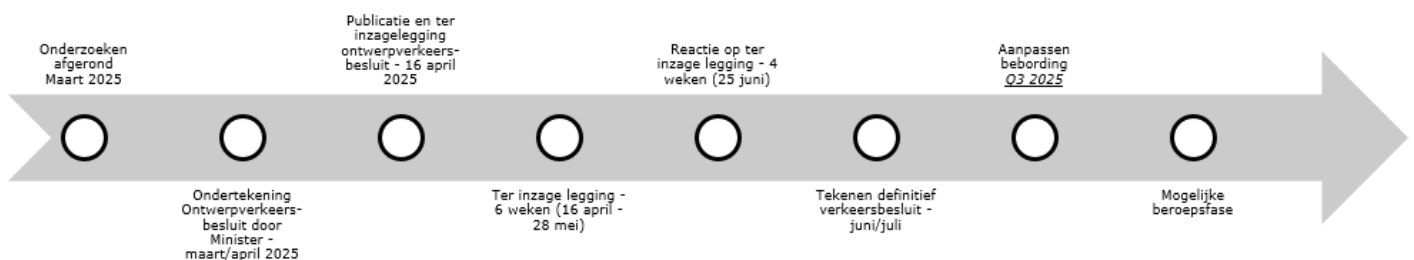
24 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/74141

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid



Figuur 1 - Stroomschema vervolgplanning A37

Toelichting resultaten detailonderzoeken traject A37

Natura 2000-gebieden (stikstofdepositie en geluid)

Significante gevolgen door stikstofdepositie of geluid zijn de enige potentiële relevante effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van het verkeersbesluit. In het hiervoor uitgevoerde onderzoek is geconcludeerd dat significante gevolgen op grond van objectieve gegevens op voorhand kunnen worden uitgesloten. Daarom kan een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit achterwege blijven voor de verhoging van de maximumsnelheid op dit traject.

Soortenbescherming

Storen en verstoren van vogels of andere dieren vanwege de toename aan geluid zijn de enige potentieel relevante effecten als gevolg van dit verkeersbesluit voor soortenbescherming. Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van een overtreding van het verbod op het opzettelijk storen van vogels of het verstoren van dieren als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid. Daarom kan een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit achterwege blijven.

Geluid

Er is onderzocht of het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject mogelijk is binnen de (geluid)ruimte die het huidige geluidproductieplafond biedt. Daarvoor is een berekening gemaakt van de geluidproductie in 2025, zijnde het eerste kalenderjaar met verhoogde maximumsnelheid. Deze is vergeleken met het geluidproductieplafond om zo te toetsen of de verhoging van de maximumsnelheid leidt tot een overschrijding van de geluidproductieplafonds. Uit de toets op geluidreferentiepunten blijkt dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u niet leidt tot een overschrijding van de geluidproductieplafonds. Rijkswaterstaat monitort jaarlijks of de geluidproductie het geluidproductieplafond niet overschrijdt of dreigt te overschrijden. Als de monitoring aanleiding geeft om actie te ondernemen (bijvoorbeeld stiller asfalt, verhogen GPP's) dan doet RWS dat ook zodra een overschrijding dreigt.

Verkeersveiligheid

Voor het traject is gekeken naar het algemene effect van de verhoging van de maximumsnelheid op de verkeersveiligheid. Ook zijn de kritische ontwerpelementen onderzocht en beoordeeld middels de methode die ook voor de verhoging van de maximumsnelheid in 2011 gebruikt is. Hieruit is geconcludeerd dat het wegontwerp van dit traject niet als kritisch beschouwd wordt en een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u vanuit verkeersveiligheidsoogpunt aanvaardbaar is.

Datum

24 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/74141

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Ondanks dat de kritische ontwerpelementen aanvaardbaar zijn, ligt het huidige risicocijfer (de kans om betrokken te raken bij een ongeval) op dit traject, volgens de aangescherpte categorisering in 2018, hoger dan het landelijke gemiddelde. Dit duidt op een relatief verhoogd ongevalsrisico ten opzichte van andere trajecten. Het relatief verhoogde ongevalsrisico is dus niet gerelateerd aan de kritische ontwerpelementen die voor verhoging van de maximumsnelheid het meeste van belang zijn. Het nemen van mitigerende maatregelen is daarom niet noodzakelijk voor het verkeersbesluit.

U wordt wel geadviseerd verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen, specifiek het plaatsen van geleiderails. Het doel van deze maatregelen is om de gevolgen van eventuele vergissingen door weggebruikers of onvoorziene situaties te verminderen, zodat de kans op ongevallen kleiner wordt. De kosten van de voorgestelde verkeersveiligheids-maatregelen bedragen naar verwachting €2.7 miljoen. Dit kan worden gedekt uit resterend budget vanuit eerdere aanpassing van de maximumsnelheid uit het verleden.

Luchtkwaliteit

De verhoging van de maximumsnelheid zal voor de luchtkwaliteit leiden tot een beperkte toename van met name de concentratie stikstofdioxide(NO₂), maar zal niet leiden tot overschrijding van de omgevingswaarden.

Gezondheid

De verhoging van de maximumsnelheid zorgt voor een (geringe) toename van emissies naar de lucht en van geluid, hierdoor is er sprake van een klein effect op de gezondheid. Uit de uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat ook met de snelheidsverhoging aan de omgevingswaarden voor lucht en geluid voldaan blijft worden. Studies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wijzen op de negatieve gezondheidkundige effecten van luchtvervuiling, ook bij lagere concentraties (onder de omgevingswaarden).

Klimaat

In de Klimaatwet is vastgelegd dat in 2030 de nationale emissies ten minste 55% lager moeten zijn dan in 1990. PBL verwacht dat de kans uiterst gering is dat Nederland deze doelstelling haalt. Dit staat het nemen van een verkeersbesluit waarbij de CO₂-uitstoot toeneemt (met ongeveer 0.003 megaton ten opzichte van 2035) niet in de weg. Individuele activiteiten – zoals het nemen van een verkeersbesluit – worden niet getoetst aan de doelen uit de klimaatwet. Het kabinet zal maatregelen moeten treffen om te kunnen voldoen aan de doelen uit de Klimaatwet. Deze maatregelen kunnen zowel binnen als buiten het mobiliteitsdomein worden genomen.

Juridische risico's stikstof

Uitspraak Raad van State (RvS) over intern salderen

- Op 18 december 2024 deed de RvS een uitspraak met betrekking tot 'intern salderen' (de zgn. Rendac-uitspraak). Als gevolg van deze uitspraak zijn niet alleen de regels voor intern salderen strenger geworden maar riep de uitspraak ook de vraag op of de opzet van de natuuronderzoeken voor de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur aangepast moet worden.

Datum

24 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/74141

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Toelichting:

- Bij projecten ten aanzien van wegen – zoals verhoging van de maximumsnelheid – is de bestaande werkwijze om te kijken naar de verandering in stikstofdepositie als gevolg van de aanpassingen aan de infrastructuur.
- De uitspraak van de RvS gaat over bedrijven met een natuurvergunning of milieutoestemming (bijvoorbeeld een melkveehouderij met een natuurvergunning voor een stal met 100 koeien). Als een dergelijk bedrijf bijvoorbeeld wil uitbreiden, moet volgens de RvS in een voortoets niet alleen het effect van de wijziging, maar de depositie van de volledige nieuwe situatie (inclusief de delen die niet wijzigen – in bovenstaand voorbeeld dus de bestaande melkveehouderij) worden beoordeeld.
- Dat roept de vraag op of in de onderzoeken naar de gevolgen van verhoging van de maximumsnelheid wellicht óók naar de stikstofdepositie van de volledige weg gekeken moet worden, inclusief de delen die niet wijzigen als gevolg van het verkeersbesluit.

- Eerder hebt u ingestemd met de lijn dat op grond van de uitspraak geen directe aanleiding bestaat bij infra-projecten de werkwijze aan te passen (zie: IENW/BSK-2025/34751). Er kan worden betoogd dat bij verhoging van de maximumsnelheid geen sprake is van intern salderen en de opzet van de natuuronderzoeken als gevolg van de Rendac-uitspraak niet gewijzigd hoeft te worden.
- Hoewel deze lijn logisch en verdedigbaar is, staat niet op voorhand vast dat deze juridisch stand zal houden bij de Raad van State. Naar verwachting zullen er op korte termijn uitspraken komen waarbij de nieuwe lijn van de Afdeling verder verduidelijkt zal worden aan de hand van verschillende type besluiten, waaronder besluiten over infra-projecten. Zo worden in Q1/Q2 2025 rechterlijke uitspraken verwachten over:
 - het tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht;
 - een handhavingszaak over een verkeersbesluit uit 2016 waarmee de maximumsnelheid destijds werd verhoogd naar 130 km/uur;Deze uitspraken kunnen ertoe leiden dat de huidige werkwijze alsnog moet worden aangepast.
- Aandachtspunt: dit risico geldt ook voor de natuuronderzoeken voor de drie trajecten waarvan de ontwerp-verkeersbesluiten ter verhoging van de maximumsnelheid in Q1 2025 ter inzage hebben gelegen. De beslisnota ter ondertekening van die ontwerp-verkeersbesluiten (IENW/BSK-2024/368274) is opgesteld vóór de Rendac-uitspraak.

Ecologische beoordeling - geen natuurvergunning

- In de voortoets is door een onafhankelijk ecoloog geconcludeerd:
 - dat de verhoging van de maximumsnelheid overdag naar 130 km/u op de A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer *geen significante gevolgen* heeft voor Natura 2000-gebieden.
 - omdat significante gevolgen op voorhand zijn uitgesloten, de snelheidsverhoging geen Natura 2000-activiteit is en daarvoor *geen Omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit nodig* (=natuurvergunning) is.

- Hoewel deze conclusie van de ecologische beoordeling wordt gedeeld door de ecologen van IenW, wijzen juristen van IenW echter wel op een juridisch risico: het is onzeker of de Raad van State de onderbouwing voldoende zal vinden:
 - (proces)belang van de staat



- snelle reductie van de stikstofdepositie cruciaal is om de voortgaande verslechtering, of zelfs het verdwijnen van habitats, te stoppen en om de degradatie in de toekomst nog te kunnen terugdraaien via herstelbeheer.
 - verlaging van de stikstofdepositie met het beoogde regeringsbeleid te gering en te langzaam is om het risico op achteruitgang voldoende in te perken.
- Partijen kunnen een verzoek om handhaving indienen bij LVVN vanwege het ontbreken van een 'natuurvergunning'. Een eventuele afwijzing hiervan kan in een beroepsprocedure worden aangevochten en zal door LVVN moeten worden verdedigd, in eerste instantie bij de rechtbank en in eventueel hoger beroep bij de Raad van State.
 - Hierbij bestaat het risico dat de Raad van State de onderbouwing onvoldoende vindt en bijvoorbeeld concludeert dat significante gevolgen niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, waardoor wél een 'natuurvergunning' nodig is.
 - Deze natuurvergunning kan dan alsnog bij de Staatssecretaris van LVVN worden aangevraagd. De doorlooptijd hiervan bedraagt naar verwachting 6 tot 12 maanden. De kans bestaat dat er aanvullend onderzoek dan wel aanvullende maatregelen nodig zullen zijn.
- In het geval de Staatssecretaris van LVVN op basis van de ecologische beoordeling een 'natuurvergunning' verleent, kunnen partijen beroep indienen bij de rechtbank en hoger beroep bij de RvS. De Staatssecretaris van LVVN zal dan de vergunning moeten verdedigen.

Datum

24 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/74141

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

¹ Kort samengevat houdt deze onderbouwing in dat een kleine toename van de depositie niet leidt tot meetbare verschillen in groeisnelheid van individuele planten. Daardoor ontstaan geen meetbare verschuivingen in concurrentiepositie, en ook geen veranderingen in de verhouding waarmee individuele soorten in de vegetatie voorkomen. Die samenstelling bepaalt de vegetatiekundige kwaliteit van het habitatype. Hieruit kan geconcludeerd worden dat een kleine extra depositiebijdrage de oppervlakte en de kwaliteit van habitattypen en leefgebieden niet meetbaar aantast. Ongeacht de huidige kwaliteit van de betrokken habitattypen en/of de instandhoudingsdoelstellingen voor een specifiek Natura 2000-gebied leidt een geringe depositietoename nimmer tot negatieve gevolgen voor de kwaliteit van de habitats. Gelet daarop kan een kleine extra stikstofdepositiebijdrage niet leiden tot een verschuiving in concurrentiepositie of een verandering in de verhouding waarmee individuele soorten in de vegetatie voorkomen.

- Aandachtspunt: het risico dat de Raad van State de ecologische onderbouwing onvoldoende zal vinden, geldt ook voor de natuuronderzoeken voor de drie trajecten waarvan de ontwerp-verkeersbesluiten ter verhoging van de maximumsnelheid in Q1 2025 ter inzage hebben gelegen. Dit risico is bij de A37 echter groter, omdat het oordeel dat significante gevolgen bij voorbaat zijn uitgesloten, in de andere voortoetsen niet alleen gebaseerd is op de hele kleine depositiebijdrage als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid, maar ondersteund wordt door aanvullende argumenten gebaseerd op de specifieke kenmerken en omstandigheden van de betreffende Natura 2000-gebieden.

Datum

24 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/74141

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Relatie met de Greenpeace-uitspraak en een eventueel hoger beroep

- In de Greenpeace-uitspraak van 22 januari 2025 beveelt de Rechtbank de Staat om uiterlijk in 2030 32% extra oppervlakte van de habitattypen op de 'Urgente Lijst' onder de KDW te brengen.

- [\(proces\)belang van de staat](#)

- Hoewel een depositiebijdrage van 0,01 tot 0,06 mol/ha/j de opgave om te voldoen aan het bevel uit de Greenpeace-uitspraak niet wezenlijk vergroot, kan verhoging van de maximumsnelheid als argument gebruikt worden om te stellen dat het kabinet niet alles in het werk stelt om aan dit bevel te voldoen, maar juist maatregelen treft die een depositietoename met zich meebrengen in plaats van de benodigde depositieafname.
- Aandachtspunt: dit risico geldt ook voor de drie trajecten waarvan de ontwerp-verkeersbesluiten ter verhoging van de maximumsnelheid in Q1 2025 ter inzage hebben gelegen. De beslisnota ter ondertekening van die ontwerp-verkeersbesluiten (IENW/BSK-2024/368274) dateert echter van vóór de Greenpeace-uitspraak. Wel zijn de depositiebijdragen voor de eerdere drie trajecten nog kleiner.

Belangenafweging verkeersbesluit

- De wettelijke grondslag voor het verkeersbesluit is de Wegenverkeerswet. Deze wet geeft een beperkt aantal grondslagen waarop een verkeersbesluit gebaseerd mag worden, bijvoorbeeld het voorkomen en beperken van hinder voor het milieu of het zoveel als mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer (i.c. reistijdverkortung).
- Bij de oorspronkelijke verhoging van de snelheid van 120 naar 130 km/u in 2012 is ook op een drietal trajecten (A12 Voorburg in Den Haag, A13 Overschie in Rotterdam en A10 West in Amsterdam) de snelheid verhoogd van 80 naar 100km/u. Eerder was daar de snelheid verlaagd van 100 naar 80km/u vanwege de slechte luchtkwaliteit ter plaatse. De wettelijke grondslag voor de verhoging naar 100km/u was toen het zoveel als mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
- Van de drie verkeersbesluiten zijn er twee vernietigd (A13 Overschie en A10 West) door de rechter vanwege onjuiste belangenafweging. De voordelen van het verkeersbesluit (vrijheid van het verkeer) waren naar het oordeel van de rechter marginaal terwijl er wel nadelen op met name het gebied van de luchtkwaliteit en geluid zouden ontstaan, hoewel deze binnen de wettelijke normen bleven. De rechter was met name kritisch over het feit dat de

snelheidsverhoging de luchtkwaliteit slechter maakte terwijl de snelheidsverlaging juist was ingesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren.

- (proces)belang van de staat



Datum

24 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/74141

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Bestuurlijk risico

- Gedeputeerde Staten van Drenthe hebben het Rijk opgeroepen om spoedig met maatregelen en middelen te komen.² Gedeputeerde Egbert van Dijk wijst op "de noodzaak van een pakket aan stevige, geborgde maatregelen door het Rijk die zorgen voor een daling van stikstof en meer natuurherstel op korte termijn. Alleen dan kan de vergunningverlening weer op gang komen en kunnen we duidelijkheid en perspectief bieden aan onze inwoners en ondernemers." Tijdige communicatie met de provincie Drenthe over het ontwerp-verkeersbesluit is daarom van belang, in het bijzonder als vaststelling van het ontwerp-verkeersbesluit eerder bekend wordt gemaakt dan een aanvullend pakket aan bron- en natuurmaatregelen vanuit spoor 2 van de MCEN.
- Overigens staan rijk en provincies *gezamenlijk* aan de lat om maatregelen te treffen die verslechtering tegen gaan en op termijn leiden tot het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden, ook in Drenthe. Dit is niet alléén een opgave voor het Rijk of alléén een opgave voor de provincies: het is vooral belangrijk dat Rijk en provincies zsm aan de slag gaan met het treffen van aanvullende bron- en natuurmaatregelen en hierbij nauw samenwerken.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Informatie onder het kopje juridische risico's kan niet openbaar gemaakt worden.

Toelichting

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Ontwerpverkeersbesluit A37 tussen Knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer	
1.1	Verantwoordingsrapportage verkeersgegevens Verhoging maximumsnelheid 130 km/u overdag - batch 1	
1.2	Uitgangspunten depositieberekeningen	

² Maatregelen en middelen nodig om vergunningverlening Drenthe op gang te houden - Provincie Drenthe

	verhoging maximumsnelheid overdag A37	
1.3	Akoestisch onderzoek geluidreferentiepunten verhoging maximumsnelheid A37	
1.4	Voortoets Natura 2000 verhoging maximumsnelheid A37	
1.5	Luchtonderzoek Verhoging maximumsnelheid 130 kmu overdag batch 1	
1.6	Effecten op CO2-emissie - snelheidsverhoging A37 - 11 december 2024	
1.7	Analyse Verkeersveiligheid Verhoging maximumsnelheid 130 kmu overdag A37	
1.8	Kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling 130 kmu	
1.9	Kritische ontwerpelementen en verkeerssamenstelling 130 kmu Bijlage A	
1.10	Overzichtskaart kritische wegvakken AKOE 2011	

Datum

24 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/74141

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid